

CR de visite de la société AMEL

Nous sommes seize anciens à nous retrouver à 9h 45 le 23 juin 2022 devant les chantiers AMEL à La Rochelle.



Nous sommes accueillis par Antoine RIOTON, directeur commercial de la société.

Il nous explique que les chantiers Amel ont été créés en 1964 à La Rochelle par Monsieur Henri AMEL, passionné par les grandes navigations et par l'architecture et la construction navale. Les chantiers s'installent ensuite à Périgny en 1968, sur le lieu actuel que nous allons visiter. Le personnel des chantiers appelait monsieur AMEL « Le Capitaine ». Les voiliers AMEL sont les Rolls Royce des mers.

Construits en fibres de verre et polyester, ils sont réputés pour la qualité de leur construction «100 % made in France», le choix luxueux des matériaux, la finition irréprochable des aménagements, ainsi que pour le service apporté aux clients AMEL à travers le monde. Les voiliers sont entièrement conçus et fabriqués à La Rochelle. Une trentaine de métiers différents sont nécessaires à la construction d'un bateau. En outre, chaque unité est livrée à son propriétaire par un technicien AMEL au cours d'une semaine de prise en main. Le propriétaire peut ainsi se familiariser avec son nouveau voilier et commencer à apprécier le véritable plaisir d'une navigation sans effort, sûre et confortable.

Les chantiers produisent aujourd'hui deux bateaux, l'AMEL 50 (50 pieds ou 15.50 m) et l'AMEL 60 (60 pieds ou 18 m).

Ces deux bateaux sont des sloops (1 mât) contrairement aux précédents modèles qui étaient essentiellement des ketchs (2 mats), nécessairement un peu plus difficiles à piloter. Ils sont conçus pour être manœuvrés par deux personnes seulement.



Les bateaux Amel sont reconnaissables au premier coup d'œil par leur cabine de pilotage centrale « en dur » d'où les principales manœuvres de voiles peuvent être rapidement effectuées en toute sécurité. Les bateaux disposent aussi d'un moteur d'étrave rétractable dans la coque qui permet de positionner le bateau facilement dans le port.

La visite commence par l'atelier polyester où les coques et les ponts sont réalisés sur un moule distinct. La technique du moulage s'apparente à celle de la tarte tatin où plusieurs couches sont réalisées sur le moule retourné, en commençant par la couche extérieure, le gelcoat. Elle fait intervenir essentiellement des drapeurs qui taillent la toile de verre selon des gabarits et la posent sur le moule, des stratifieurs et des gelcoateurs. La coque est ensuite retournée.

Peuvent alors intervenir les détoueurs dont le travail consiste à ébavurer toutes les pièces stratifiées qui composent le bateau et à réaliser les découpes des hublots, des panneaux et des descentes, pour que les menuisiers puissent ensuite procéder à la pose des éléments qu'ils ont fabriqués. Ces derniers posent d'abord les éléments principaux de l'ossature interne en bois qui sont ensuite recouverts de résine. Commencent à intervenir aussi les mécaniciens monteurs avec notamment la pose de la ligne d'arbre et du réservoir gasoil. Continuent ensuite les travaux de plomberie, de menuiserie intérieure et d'électricité.

Le pont et la coque sont enfin assemblés.



Dans une autre partie de l'atelier a lieu la préparation de tout l'accastillage du bateau et en particulier du mat et de la bôme. Ceux-ci sont le fruit d'une longue expérience d'AMEL. La grand-voile s'enroule dans le mat, ce qui facilite la prise de ris en cas de mauvais temps. Idem pour le foc qui possède son propre enrouleur.

Visite ensuite de l'atelier menuiserie équipé pour préparer et poncer tous les panneaux de bois qui seront montés dans le bateau, puis de l'atelier réalisant les petites pièces stratifiées.

Une fois prêt, le bateau est ensuite mis à l'eau dans la piscine du site pendant trois semaines, mises à profit pour réaliser les derniers montages et effectuer les tests d'équipements, notamment le moteur, dans des conditions proches du réel. Le bateau part ensuite au port de plaisance de La Rochelle dans l'espace réservé par AMEL pour les bateaux de ses clients. Là, le responsable ponton est chargé de monter le mât et de réaliser les derniers préparatifs et réglages avant la semaine de livraison au client.



Nous avons ainsi pu voir un Amel 50 en attente de départ au port.

Son prix ? Une bagatelle de 1,3 million €, sachant qu'en fonction des options, le prix peut encore grimper...

Mais oublions ce détail et rêvons tout simplement que nous partons de port en port au gré du vent, ou que nous partons pour une croisière transatlantique vers les Antilles ou pourquoi pas, pour un tour du monde...

Tout est possible avec un AMEL !